ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

Nr. 11. Rok wydania szósty. | **TCZEW, dnia 24 marca 1927 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 167**

Statki dla linji śródziemnomorskiej.

Motorowce czy parowce?

W poprzednim numerze przedstawiliśmy powody, dla których projekt Banku Gospodarstwa Krajowego linji okrętowej Gdańsk—Gdynia—Konstantynopol z zawijaniem do licznych portów, w szczególności Bliskiego Wschodu, obecnie ma doniosłe znaczenie. Postawić wypada kwestję zasadniczą poruszania, czyli napędu statków na tej linji, oraz związaną z nią kwestję zamówień na cztery, a w dalszym planie nawet osiem statków.

Gdy chodziło o statki pierwotnego projektu, z przed roku, mające kursować do portów zachodniej części morza Śródziemnego, przeważnie z ładunkiem masowym i po masowy ładunek, widoczna była cała niepraktyczność motorowców na tej krótkiej i w dużej mierze opartej na chwilowej konjunkturze linji. — Zwolennicy linji uporczywie bronili właśnie zastosowania motorowców, wobec czego można było odnieść wrażenie, że kwestja systemu poruszania, — parowego czy też motorowego, jest osią całego zagadnienia. W rzeczywistości żadne linjowce (wielopokładowce) nie mogły się wówczas znaleść na polskiej linji śródziemnomorskiej, wobec czego sprawa ta wogóle upadła. Obecnie jest inny projekt linji — dalszej, okrężnej, z zawijaniem po drodze, z przewożeniem mieszanego ładunku, oraz z kalkulacją linji na długie lata. Linja własna na Bliski Wschód, z możnością zawijania po drodze do portów jedenastu państw — to potężny czynnik w rozwoju naszego własnego handlu morskiego. — Należy więc w zastosowaniu do programu rozwoju taboru okrętowego tej linji okazać myśl jaknajpraktyczniejszą, najszerszą i najdalej sięgającą naprzód.

Główna zaleta motorowców na linjach regularnej żeglugi towarowej, lub towarowo-pasażerskiej jest ich większa średnia ekonomiczna szybkość w stosunku do parowców, oszczędność miejsca (ropa w podwójnem dnie), zmniejszona ilość załogi, lepsza kontrola zużycia paliwa a w naszym specjalnym wypadku możność w większym stopniu, aniżeli przy węglu oprzeć się na paliwie krajowem, tracąc przy tem mniej na zmniejszeniu ładowności, a mogąc go nawet nabrać przy odjeździe na całą podróż.

Wadą motorowców jest ich kosztowność w nabyciu, jak również większe koszta drogowe. Na okrężnej linji niedogodności i straty na bunkrowaniu (np. w nocy) nieco zmniejszają różnicę eksploatacyjną. Nie mogą jej jednak bynajmniej wyrównać, gdyż załoga maszynowa motorowca jest kosztowna i niełatwo może być odpowiednio dobrana, oraz zastąpiona inną, w razie potrzeby. — Jako argumenty najsilniej przemawiające za zastosowaniem chociażby częściowem motorowców na projektowanej linji śródziemnomorskiej można uważać ich większą szybkość ekonomicznej jazdy i większe uniezależnienie się od zagranicy pod względem paliwa, aniżeli na parowcach stosujących węgiel. Parowce towarowe, stosujące pod kotłami paliwo płynne na wodach europejskich byłyby za kosztowne, więc w rachubę nie wchodzą.

Że dla linji naszej śródziemnomorskiej szybkość większa o 1½ węzła jest bardzo pożądana, wynika już z samej konfiguracji drogi, gdyż transport okrężny morski tej linji konkuruje z krótszą wielokrotnie drogą lądową. Faktycznie jednak konkuruje się nietyle z kolejami, ile się odbywa konkurencja pomiędzy poszczególnemi linjami okrętomi co do taniości, dokładności, dogodności i **szybkości** dostawy.

Z powyższych względów nie byłoby wskazane odmawiać się zupełnie od stosowania motorowców na linji Bliskiego Wschodu, to pewne. Z drugiej strony zaś dążenie do zaopatrzenia tej linji projektowanej w same motorowce uważać można bezwarunkowo za przedwczesne. Tylko doświadczenie ze stopniowo wprowadzanemi statkami motorowemi na tej linji może doprowadzić do ich przewagi w tych podróżach. Zamówienie wszystkich statków nowych dla tej linji jako statków z poruszaniem motorowem byłoby eksperymentem wysoce niebezpiecznym. Najlepiej eksperymentują w warunkach europejskich z motorowcami linje już obsługiwane przy pomocy parowców. My też musimy się znaleść w tem położeniu; jednak zamówienie natychmiastowe czterech motorowców jako wa-

runek otrzymania do natychmiastowej eksploatacji trzech parowców (propozycja Lloydu Triestino Bankowi Gosp. Krajowego) prowadziłoby do nadmiernego angażowania się w kierunku motorowców, nieuzasadnionego dotychczasowym przykładem innych śródziemnomorskich-północnoeuropejskich linij. Na tym szlaku niema jeszcze pola dla tak wyłącznego stosowania motorowców, chociaż może już jest pole dla szczęśliwych doświadczeń z tym systemem poruszania.

Dlatego sądzimy, że przy programie obliczonym na budowę czterech statków jeden mógłby być motorowcem, przy programie obejmującym 6 do 8 statków dwa miałyby otrzymać motory spalinowe.

Sprawę wykonania budowy przenosimy do następnego numeru.

Wiadomości handlowe.

Kalkulacja cen cif.

Sprzedaż cif jest podstawą rozwoju **własnego** handlu morskiego, a co za tem idzie, też i przewozów pod własną banderą. Zamiast sprzedaży partii towaru w miejscu produkcji, lub w porcie eksportowym, zazwyczaj fob, free on board, to znaczy z dostawą na pokład statku morskiego, zaleca się ze wszech miar sprzedaż cif — port przeznaczenia. Cif, skrót angielski (cost insurance, freight) albo caf, skrót francuski (cout, assurance, fret) oznacza, iż cena towaru z sygnaturą cif zawiera w sobie jak cenę samego towaru, tak też frachtu i ubezpieczenia aż do portu przeznaczenia, który jest przy tem wymieniony. Np. cena partii jakiegoś towaru pochodzenia polskiego cif Buenos Aires oznacza cenę jego w Buenos Aires, z włączeniem frachtu morskiego i asekuracji morskiej.

W większości wypadków sprzedaż cif — port zamorski jest korzystniejsza dla wysyłającego aniżeli sprzedaż fob — port wysyłki, lub tembardziej w miejscu.

Najczęściej jednak, na skutek nieznajomości warunków i kosztów przewozów morskich, sprzedający rezygnuje ze sprzedaży cif i korzyści które ona daje.

Zagraniczne pisma handlowe i żeglugowe dają kalkulacje cif dla rozmaitych towarów, ażeby zachęcić własny przemysł i handel do samodzielnego eksportu. Tembardziej wskazane to jest u nas, gdyż handel nasz cif znajduje się w powijakach. Dla przykładu podajemy główne pozycje kalkulacji sprzedaży cif do jednego z portów Brazylii wyrobów opakowanych w skrzyniach.

1. Przewóz od wytwórni do stacji kolei, wzgl. przystani rzecznej. Zazwyczaj odbywa się samochodem ciężarowym lub końmi. Należy dokładnie obliczyć średnią ze stałych przewozów, od tony.

2. Fracht kolejowy, stacja nadawcza — port (Gdynia, Gdańsk, Tczew): zważać należy na niższe taryfy wyjątkowe do portów powyższych dla niektórych towarów. Fracht wodny dziś jest w stosunku do normalnej taryfy kolejowej w klasie taryf III do 50 % tańszy, w klasie IV do 45 % tańszy, w klasie taryf V do 33 % tańszy, w klasie VI do 30 % tańszy, w klasie taryf VII do 24 % tańszy. Największe różnice na korzyść drogi wodnej występują na większych odległościach, np. Warszawa — Gdańsk, lub Warszawa — Tczew. Przy mniejszych odległościach różnica zmniejsza się nieznacznie. Do stawek przewozowych wodnych do Gdańska dolicza się 1 guld. od tony tytułem opłat gdańskich.

2a. W wypadku łamanego frachtu kolejowo-wodnego, z przeładunkiem z kolei na statek rzeczny, koszt przeładunku kolejowo-wodnego, który najlepiej obliczać za 100 kg., a który za tę ilość wynosić musi 0,30—0,60 zł. Wobec nikłego rozwoju punktów przeładunkowych z kolei na wodę i odwrotnie, pozostającego w związku z odrębną administracją kolei i dróg wodnych, wypadek frachtu łamanego mało jeszcze wchodzi w rachubę.

3. Przeładunek portowy (Gdańsk, Gdynia, Tczew).

Opłaty za przeładunek (przystaniowy).

4. Portowe koszta spedycyjne.

a) Prowizja spedycyjna, od 100 kg. liczona;

b) Wystawienie faktury konsularnej;

c) Wystawienie konosamentów i portorja.

5. Koszta konsularne.

a) Opłata konsularna za legalizację faktury. Do Brazylji liczona jest stawka 4 milreis do wartości faktury 200 funtów, następnie podwyżki za każde 100 funtów, po 1 milreis.

b) Opłata konsularna za legalizację konosamentów 8 szylingów.

6. Fracht morski Gdańsk, lub Gdynia-port brazylijski za mieszany ładunek, według objętości, po 75 szyl. za metr sześć. więcej 10 % Primage.

7. Ubezpieczenie od miejsca wysyłki aż do przystani brazylijskiej, wolne od 3 % szkody, włącznie niebezpieczeństwa min i torped, jak również rozruchów, rabunku, politycznych zamieszek — ½ %

Od niebezpieczeństw wojny i obłożenia aresztem — 1/16 %

Od rozbicia, złamania i obłożenia aresztem — 3 %

Składowe ubezpieczenie — 1/8 %

razem od wartości towaru 3 15/16 %

Po zsumowaniu wszystkich 7 pozycyj otrzymujemy wartość naszego towaru cif port brazylijski. Należy uwzględnić %% na kosztach przewozu za różnicę czasu aż do daty płatności, co zwiększa ogólną sumę.

Fracht morski jednak może być niższy, co również należy mieć na względzie.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

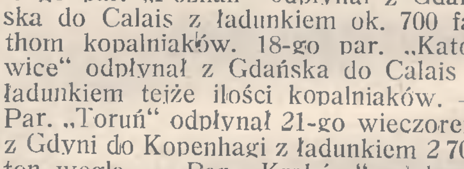


Ożywiony ruch w Gdyni. 2 Parowce polskie w porcie. W porcie panuje ruch bardzo intensywny. Ładuje węgiel pięć statków morskich (trzy na wewnętrznej stronie i 2 na zewnętrznej) i gdyby nie draga, która refuluje tuż przy ścianie wewnętrznej molo, ładowałoby jednocześnie 6 statków. Z kranów mostowych tylko jeden czynny, gdyż dla drugiego braknie energji elektrycznej. Uruchomienie za miesiąc własnej elektrowni portowej zmieni ten stan. — Wśród statków ładujących węgiel znajduje się też „Kraków", który niebawem odpłynie do Szwecji. Na redzie stoi „Toruń", dla którego jeszcze niema miejsca, i duża lichtuga morska, oczekująca również możności ładowania.

Z portu gdyńskiego. Gdynia 22. 3. Wczoraj odszedł stąd wieczorem parowiec Toruń z ładunkiem węgla do Kopenhagi. Pozostają w porcie trzy statki, które ładują węgiel. Zewnętrzne miejsca obecnie nie są zajęte. Bieżący tydzień wykaże znów wysokie liczby przeładunku, chociaż do czasu uruchomienia portowej elektrowni, która zapewni energję dla dźwigów, nie można liczyć na znaczne podniesienie przeładunku.

Ruch statków „Żeglugi Polskiej". 19-go par. „Poznań" odpłynął z Gdańska do Calais z ładunkiem ok. 700 fathom kopalniaków. 18-go par. „Katowice" odpłynął z Gdańska do Calais z ładunkiem tejże ilości kopalniaków. — Par. „Toruń" odpłynął 21-go wieczorem z Gdyni do Kopenhagi z ładunkiem 2 700 ton węgla. — Par. „Kraków" odpłynął 18-go z Gdyni do Sztokholmu z ład. 2 760 ton węgla. — Par. „Wilno" po wyjściu z doku Stoczni Gdańskiej rozpocznie ładowanie 3 tys. load podkładów z przeznaczeniem do Londynu.

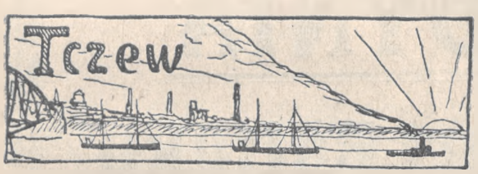
Ruch portu gdyńskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęło do portu 8 parowców o łączn. ładowności 7 792 t. r. n. w tej liczbie 1 polski, 3 szwedzkie, 2 łotewskie, 1 francuski, 1 niemiecki. W tej liczbie 7 statków próżnych; par. Pologne przywiózł 12 pasażerów i 18 ton ład. mieszanego. — Odpłynęło w tygodniu 6 parowców o łączn. ładowności 6 093 t. r. n., w tej liczbie 3 szwedzkie, 1 francuski, 1 łotewski, 1 niemiecki. 5 parowców wywiozło 10 286 t. węgla. „Pologne" 311 pasażerów i 80 ton desek.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. W porcie gdańskim panuje ruch oży-

wiony, zwłaszcza dotyczy to ładunków drzewa, oraz węgla, wywóz którego bynajmniej nie maleje. Zawinęły w tygodniu 122 statki morskie, w tej liczbie 85 parowców, 6 motorowców, 5 holowników, 3 lichtugi mor., 21 żaglowców z mot., 2 żaglowce. Wśród statków tych było próżnych 60, z pasażerami i tow. 5, z mieszanym ładunkiem 15, z żelaznemi brykietami 1, z żelastwem 12, z fosfatem 2, z kamieniami 1, z saletra 2, ze słupami tel. 1, ze zbożem 1, z pszenica 15, ze śledźmi 6, z samochodami 1. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 7, gdańskich 2, duńskich 23, szwedzkich 35, niemieckich 39, angielskich 5, norweskich 5, łotewskich 3, francuskich 2, holenderskich 1. — Odpłynęło w tygodniu 119 statków, w tej liczbie 89 parowców, 8 motorowców, 5 holowników, 6 lichtug, 8 żaglowców z mot., 3 żagl. Wśród statków tych było próżnych 16, wych. na próbna podróż 1, z pasaż. i tow. 5, z miesz. ładunkiem 15, z miesz. ład. i końmi 1, z węglem 45, z drutem żel. 1, z cementem 2, ze sola 1, z sola potas. 1, z drzewem 23, z drzewem i drobnica 1, z cukrem 3, ze spirytusem 1, ze zbożem 1, ze zbożem, cukrem i drobnica 1, z końmi 1. — Co do narodowości statków na wyjściu było: polskich 8, gdańskich 6, duńskich 14, szwedzkich 37, niemieckich 36, angielskich 7, norweskich 3, łotewskich 2, francuskich 1, włoskich 1 holenderskich 3, austr. 1.

W imporcie wzrasta wciąż dowóz śledzi i żelastwa (złomu) dla hut krajowych. Wywieziono węgla 69 000 ton, drzewa 42 000 ton, innych towarów 18 000 ton.



Z portu tczewskiego. Woda utrzymuje się nadal na wysokim poziomie, utrudniając normalne stosowanie promów przeładunkowych. — W porcie są obecnie 4 lichtugi. Na nabrzeżu Tw-a „Wisła - Bałtyk" odbywają się rozległe roboty związane z udoskonaleniem środków przeładunkowych.

Spółka „Żegluga Wisła-Bałtyk" ogłasza: Spółka poszukuje: kapitanów. 1-szych i 2-gich oficerów, mechaników i personelu załogi. Oferty z podaniem kwalifikacyj, dotychczasowej służby i referencji zgłaszać na piśmie pod adresem „Żegluga Wisła - Bałtyk" Tczew, Sambora 14.

Ruch statków „Żeglugi Wisła-Bałtyk". Holownik Orkan z lichtugami morskiemi Wacek i Wojtek są w drodze z Tczewa do Gandawy (Belgja) z 1290 ton węgla. Hol. Krakus z lichtugami Edek i Stefek są w drodze z Tczewa do Västeras (Szwecja). — Hol. Sambor z lichtugami Felek i Franek wyładowuje węgiel w Kjöge i Hobro (Danja). — Hol. Tyran z lichtugami Bolek i Antek ładuje 1 200 ton rudy w Oxeloesund. Lichtuga Janek zacznie 23-go ładować w Gdańsku węgiel do Malmoe. Lichtugi Bartek i Bronek zaczną ładować w Tczewie 24-go. — Lichtugi Benek i zafrachtowana DW 701 ładują w Tczewie węgiel do Szwecji. — Lichtuga Jurek po reparacji jeszcze jest w Kopenhadze. — Zafracht. holownik Gladiator z lichtugami Alek i zafracht. Walter jest w drodze z Oxeloesundu do Gdańska z 1 200 ton rudy żelaznej.

Rybołóstwo morskie w styczniu 1927 r.

(Dane urzędowe)

W styczniu 1927 r. złowiono na polskiem morzu około 67 600 kg. ryb, ogólnej wartości ok. 106 250 złotych, w czem: szprotów 17 000 kg. (1 kg. — 0,50 zł), flader 2 900 kg. (1 kg — 1 zł), śledzi 10 150 kg. (1 kg. 1.10 zł), łososi 6 725 kg. (1 kg. — 7 zł), mielnic i troci 1 220 kg. (1 kg. — 3 zł), węgorzy 4 635 kg. (1 kg. — 2,50 zł), pomuchli 17 370 kg. (1 kg. — 0,90 zł), szczupaków 800 kg. (1 kg. — 3 zł), okoni 120 kg. (1 kg. — 1 zł), płotek 6 290 kg (1 kg — 0,50 zł) i kurhanów 390 kg. (1 kg. — 0,10 zł).

Połowy ryb w styczniu nawet w porównaniu z grudniem 1926 r., co do zdobyczy bardzo ubogim, zmniejszyły się o 50 %. Jedynie połów pomuchli i węgorzy był cokolwiek lepszy. W porcie puckim, przy statkach marynarki wojennej, złowiono pod lodem większe ilości płotek. Rybę ściągnęło tu zapewne pożywienie, wyrzucane do wody ze statków. Połowy szprotów przerzucały się stale ze względu na zmienne ukazywanie się tej ryby i trwały zwykle jeden lub dwa dni; nie były nigdy duże i lepsze przy temperaturze spadającej niżej zera. Połów łososi takłami uprawiało w styczniu 17 kutrów z Helu. Wyniki połowów były gorsze, aniżeli w grudniu. Przeszkoda w połowach były silne burze, uniemożliwiające wypłynięcie na morze w ciągu 11 dni. W drugiej połowie stycznia pokazał się na morzu drobny lód. W związku z nikłemi wynikami połowów położenie gospodarcze rybaków stale pogarsza się i rybacy zmuszeni są poszukiwać zajęcia w żegludze. Dalszym rezultatem nikłych połowów jest przywiezienie z Danji do Helu 13 000 kg. żywych pomuchli. Rybę sprzedano w Gdańsku. Wędzarnie pracowały po kilka dni w miesiacu, przerabiając przeważnie szproty i śledzie zagranicznego pochodzenia.

Ogólne straty rybaków w narzędziach wynoszą w styczniu ok. 2 000 złotych.

Żegluga wewnętrzna.

Terminowa linja towarowa Warszawa Gdańsk.

Zjedn. Warsz. Two Transp. i Żegl. Polskiej S. A. rozpoczyna z dniem 1-go kwietnia żeglugę terminową Warszawa—Gdańsk—Warszawa. Rozkład jest obliczony przy ogólnem obciążeniu holownika ładunkiem na sobie i na jednej berlince, którą ciągnie — do 200 ton. Podróż Warszawa—Gdańsk trwa 151 godz. (w tem 89 godz. postojów), podróż Gdańsk—Warszawa, natomiast 192 godz. (w tem 102 godz. postojów).

Odjazdy z Warszawy co środy i soboty o 4-ej rano, z Gdańska również co środy i soboty o 4-ej rano.

Rynek frachtowy.

Sytuacja frachtowa nieco się polepsza. Tonaż otrzymuje zawczasu angażowania do portów zamkniętych przez lód na podstawie klauzuli pierwszej otwartej wody. Osłabia to oczywiście nadmiar podaży statków u nas, tembardziej, że oczekuje się wczesnego otwarcia północnego Bałtyku i zatoki Fińskiej.

Fracht węglowy wynosił 5/6—6 szylingów do Danji, 6/6—7/6 do Antwerpji i

Za drzewo na wschodni brzeg Anglji płacono 36 szylingów za standard, do Antwerpji 30 szyl.



Z naszych dróg wodnych.
Tratwy opuszczają szluzę Brdyujścia.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 16—28 lutego zawinęło do portu Lipawy 18 statków o ł. ładowności 9 481 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1 047 ton mieszanego ładunku, 2 725 ton węgla (w tem 1875 t. polskiego), 451 ton cementu, 350 ton soli i drzewa w tranzycie. 3 statki weszły pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 19 statków o łącznej ładowności 9 152 ton. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1 027 t. miesz. ładunku, 814 stand. drzewa, 400 t. zboża. 4 statki wyszły próżne i pod balastem.

Z. S. R. R.

Sowieckie zamówienia na statki zagranica. Sowiety przewidywały zamówienia na 1. I. 1927 10 statków zagranica, a mianowicie dla Czarnego morza — osobowych parowców; dla czarnomorsko-bałtyckiej linii towarowych parowców, dla oceanu Lodowatego parowce osobowo-towarowego, dla dalekiego wschodu również parowce osobowo-towarowego, oraz dla północnokołymskiej linii — parowca specjalnej budowy.

Oferty miały być zbierane od stoczni niemieckich, francuskich, angielskich (?) i włoskich. Podobno korzystne oferty nadeszły ze Stanów Ziednoczonych na kupno motorowca 7 600 nośności, zbudowanego w r. 1923 i trzech parowców, nadających się specjalnie do przewozu drzewa.

Sprzedaże statków w Gdańsku. 1. Hansa pisze: Twarzystwo Parowej Żeglugi w Świnoujściu nabyło dla komunikacji Kołobrzeg—Bornholm—Sassnitz nawpółgotowy, znajdujący się na stoczni Klawittra w Gdańsku parowiec dwuśrubowy, który ma być wykończony na 1-go maja. Statek ten, zamówiony początkowo na rachunek polski ma pojemność 600 ton rej. brutto. — Uwaga! Statek ten nigdy nie był ani zamówiony, ani budowany na polski rachunek, lecz był przeznaczony dla Turcji. Stocznia Klawittra może być szczęśliwa że znalazła dla niego nabywców na Bałtyku, gdyż statek jest obliczony na stosunki klimatyczne morza Marmara.

2. W dniach ostatnich został przez stocznie Schichau'a w Gdańsku sprzedany w sowieckie ręce motorowiec Karin 2 443 t. r. netto ładowności, zapewne w wykonaniu programu o którym piszmy dziś w innym miejscu.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Organizacja regat żaglowych wszechpolskich.

O ile regaty nie mogą być celem „w sobie i dla siebie", to jednak są one doniosłym czynnikiem i bodźcem rozwoju sportu żaglowego i motorowego. Nie mówię tu o sporcie i regatach wioślarzy, tym pięknym sporcie fizycznym i tych regatach zrozumiałych dla wszystkich i budujących widowiskiem doskonałej i zorganizowanej sprawności fizycznej wiosłujących zespołów. — Chodzi wyłącznie o sport inicjatywy, odwagi i umiejętności, — sport żeglarski właściwy, którym jest wyłącznie sport żaglowy i motorowy.

Regaty żaglowe i motorowe mogą, choć nie powinny, być urządzane razem. Wobec słabego rozwoju sportu motorowego u nas wskazanem się wydaje łączenie regat większych żaglowych z motorowemi, — w jednym dniu. Z czasem, miejmy nadzieję, iż nawet wkrótce, regaty motorowe już więcej rozwiniętego sportu tego będą szukały samodzielności, większej specjalizacji zainteresowania, lepszych warunków dla regat, których nie może dać regatowa symbioza z żaglowcami.

Jakie nam są potrzebne regaty.

Nie należy chyba dowodzić, iż sport żeglarski nie jest próżną zabawą. Kto tak myśli zapewne nie rozumie znaczenia żeglugi jako konieczności życiowej. Ileż to razy w życiu, w polityce, w wojsku, w rodzinie nawet używa się wyrazów wskazujących na myślenie żeglarskie: załoga, ster rządu, nawa państwowa, jak kapitan na posterunku itd. Ogół nie uświadamia sobie wcale jak silnie nasze życie jest przepojone ideologią żeglarską i jak dalece żeglowanie na falach życia nie jest tylko obrazowym zwrotem, lecz odbija na sobie przez tysiąclecia wpływów narodów żeglujących, przez wyobraźnię i tradycję głęboką treść prawdziwej żeglugi, — tej, która jest koniecznością życiową, żeglugi morskiej.

W oczach szerokich mas jednak żegluga sportowa nie może uchodzić za konieczność, lecz tylko za zabawę. Gdyby to były chociaż olbrzymie okręty i jechały w określonym celu, lecz takie sobie pływające motyle mogą być uważane najwyżej za rozrywkę, a w najlepszym razie za narzędzie sportu fizycznego. W tem ostatniem zrozumieniu tkwi może największa szkoda wyrządzana sportowi żaglowemu: traktuje się, bowiem żeglarza sportowego (unikajmy wraz ze snobizmem rodzimym jego słownika sportowego, gdzie czytamy: „yachtsman") jako zblazowanego wioślarza bawiącego się w płótno.

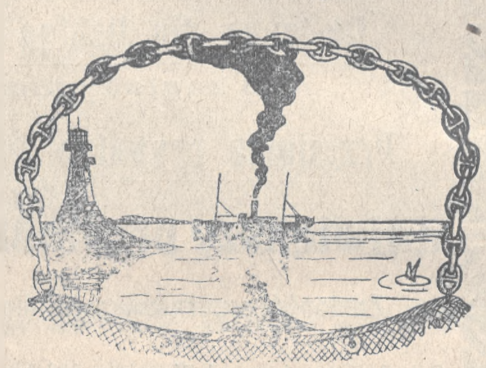
Ażeby uniknąć tego traktowania, szczególnie możliwego na wodach wewnętrznych, należy okazywać przy sposobności technikę żeglarską, należy żeglować w zespołach, wykonywać określone zadania, — I tu właśnie należą zawody żeglarskie.

Większe zawody żeglarskie, międzyklubowe, lub też dla uczestników z całego kraju ogólno państwowe, jako mające doniosłe znaczenie, mogą się odbywać tylko w pewnych warunkach. Nie ulega np. wątpliwości, iż regaty ogólnokrajowe, wszechpolskie dla łodzi sportowych dróg wodnych wewnętrznych nie mogą się stale odbywać na jeziorze położonem nad samą granicą państwa. — Jako miejsce dla regat wewnętrznych najlepiej się nadaje Gopło, ze względu na głęboką tradycję narodową i kulturalno-historyczną, związana z tem jeziorem, ze względu na położenie bliższe centrum kraju, wielkość jeziora wreszcie, co najważniejsze, ze względu na potrzebę zwrócenia nawet i w ten sposób uwagi ogółu na budowę kanału Gopło—Warta, który jak wiadomo będzie stanowił ogniwo przyszłego kanału G. Śląsk—Gopło, łączącego Zagłębie z portami morskiemi.

(Dokończenie nastąpi).

I. Kleinot-Turski.





Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec z gl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec tumotorem, hol. — holownik, licht. — lichżaga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(od 10—16 marca).

10 mar.: szw. par. Ethel 908 do Sztokholmu (P. A. M.).

11 mar.: niem. par. Dione 658 do Göteborga (Bg).

12 mar.: szw. par. Convallaria 1 169 do Gandawy (Bg).

13 mar.: łot. par. Abava 865 do Rygi (Bg).

15 mar.: szw. par. Heros 652 do Oslo (PAM).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 286 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(od 10—16 marca).

10 mar.: duń. par. Aarö 838 do Kopenhagi (Art), szw. par. Ture 295 do Sölvesborga (B i S), niem. par. Gerda 693 do Fredrikshavnu (Bg), szw. żagl. z mot. Cab 99 do Limhamnu (Gw), szw. par. Juno 620 do Göteborga (Scand. Levante L.), pol. hol. **Krakus** z licht. **Janek** 633 do Ystadu (Wisła-Bałtyk), łot. par. Gauja 895 do Lipawy (Bg), szw. par. Kullen 276 do Helsingöru (B i S), szw. par. Gustaf Wasa 978 do Malmö (B i S).

11 mar.: niem. par. Sylvia 598 do Randersu (Pwe), łot. par. Kurland 428 do Nakskovu (Bg), łot. par. Laimons 198 do Kopenhagi (Pwe), niem. par. Gudrun 863 do Antwerpii (B i S), hld. par. Altglaserdam 803 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Elsie 826 do Helsingborga (Bg), niem. par. Gerda Kunstmann 320 do Halmstadu (Art), norw. żagl. z mot. Vibe 98 do Skalsborga (Bg, szw. par. Gothem 251 do Malmö (Pol. Sk.).

12 mar.: szw. par. Gunhild 352 do Veyle (Bg), niem. żagl. z mot. Landkirchen 114 do Faxe (Rhd), norw. par. Lysland 727 do Göteborga (Pol. Sk.), gd. par. Prosper 410 do Aarhus (B i S), pol. hol. **Tyran** z licht. **Antek** 370) **Bolek 369** do Sztokholmu (Wisła-Bałtyk), szw. par. Ilse 299 do Menstadu (B i S).

13 mar.: łot. par. Viiesturs 338 do Kopenhagi (Art), szw. pr. Vanja 1552 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Caring 518 do Aalborga (BG i S), duń. par. Alf 1374 do Kopenhagi (Bg), szw. par. Fryken 820 do Göteborga (Pol. Sk.),

14 mar.: szw. par. Storsfors 273 do Drammen (Bg), duń. żagl. z mot. Elly 70 do Svendborga (Bg), niem. par. Pomerania 108 do Karrbeksminde (Gw), hld. par. Sint Philipsland 1 424 do Kopenhagi (Hansa).

15 mar.: niem. par. Gertrud Schünemann 641 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Erik 123 do Stege (Bg), szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), szw. par. Merkur 800 do Oskarshamnu (Bg), łot. par. Krimulda 1 150 do Rygi (D—S), gd. par. Balticum 364 do Malmö (B i S), duń. żagl. z mot. Sarpen 73 do Struer (Bg).

16 mar.: duń. par. Nordhild 575 do Holbäk (D—S), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Kłajpedy (Rhd).

17 mar.: szw. par. Gallia 709 do Malmö z węglem (Pol. Sk.), szw. par. Vanja 1 552 do Süderfelde (B i S), szw. par. Amazone 378 do Kopenhagi (Art), szw. par. Carrie 739 do Göteborga (B i S), austr. par. Gunlög do Lysekilu (B i S), duń. żagl. John 76 do Rönne (Bg), szw. hol. Holger 15 z licht. Hallsta III 473 do Malmö (Pol. Sk.), szw. par. Gustafsberg 775 do Gustafsbergu (Pol. Sk.), szw. par. Felicia 687 do Rouen (Bg), szw. par. Dagny 659 do Svendborga (B i S).

18 mar.: szw. par. Garm 606 do Malmö (Pol. Sk.), duń. par. Borghild 461 do Kopenhagi (D—S), niem. hol.

Luise Schupp z licht. Helene 568 i Mathias 561 do Karbeksminde (Pol. Sk). szw. mot. Cimbria 320 do Helsingöru (Bg), szw. par. Ellen 948 do Helsingborga (Morry), duń. par. Hafnia 1 159 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Sten Sture 524 do Aalborga (Art), duń. mot. Virginia 364 do Holbäk (B i S), łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi (B i S).

19 mar.: niem. par. Stubnitz 262 do Wisby (Rhd), włoski par. Valsule 2 055 do Genui (Art). szw. par. Botte 878 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Sarten 1 100 do Starsborga (Pol. Sk), szw. żagl. z mot. Ido 171 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Robur 661 do Sztokholmu (Pol. Sk), szw. par, Magna 774 do Karlskrony (Morry).

Statki powyższe wywiozły łącznie 96 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(od 10—19 marca).

10 mar.: duń. par. Slesvig 864 do Liverpoolu (Shaw), szw. par. Excelsior 841 do Prestonu (Polish Swedish), niem. par. Stella 339 do Antwerpii z tow. i drzewem (Pwe), szw. par. Ostanvik 718 do Calais (Morry).

11 mar.: gd. par. Marie Siedler 221 do Amsterdamu z podkładami (Rhd), niem. par. Elsa 505 do Goole (Rhd). niem. par. Ursula Fischer 1 590 do Manchesteru (Shaw), szw. par. Brevik 597 do Calais (Morry). niem. par. Franz Fischer 349 do Hamburga (D—S).

12 mar.: duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi z tow. i drzewem (Rhd), niem. par. Käthe 642 do Hull (D—S), niem. par. Helene 162 do Hamburga z tow. i drzewem (Pwe), niem. hol. Diana z licht. Fulda 645 do Ostendy i Wulksfelde 619 do Schiedamu (D—S), niem. par. Reval 575 do Antwerpii (Lcz).

14 mar.: gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Dunkerki (Rhd), niem. par. Helene 1 324 do Kardyfu (D—S), niem. par. Elektra 796 do Manchesteru (Shaw).

15 mar.: niem. par. Naval 310 do Birkenhead (Rhd), ang. par. Brierly Hill 750 do Londynu (D—S), szw. par. Gunhild 682 do Goole (Bg), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Gandawy (B i S).

16 mar.: gd. par. D. Siedler 256 do Antwerpii z drzewem i tow. (Rhd), niem. par. Gertrud 504 do Londynu (Rhd), fr. par. Chateau Latour 824 do Antwerpii (Worms), hld. mot. Johanna de Velde 233 do Torquay (Gw).

17 mar.: niem. par. Bavaria 553 do Amsterdamu (Wolff), niem. par. Indra 756 do Marsylii (D—S). szw. par. Figge 386 do Limmericku (B i S), szw. par. Allan 541 do Visbeach (Skand. Lev. L.).

18 mar.: niem. żagl. z mot. Oker 57 do Sassnitz (Gw), ang. par. Therese 607 do Newcastle (D—S), pol. par. **Katowice** 1 107 do Calais (Warta).

19 mar.: pol. par. **Poznań** 1 121 do Calais (D—S), duń. par. Aalborg 723 do Londynu (Bg), duń. par. Vibeke Maersk 614 do Kardyfu (D—S), szw. par. Primula 553 do Prestonu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 91 700 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(od 10—16 marca).

13 mar.: hld. żagl. z mot. Lisbeth 221 do Limfiordu (Gw).

Statek powyższy wywiózł 390 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(od 10—19 marca).

10 mar.: niem. par. Brunhild 863 do Rotterdamu (D—S).

12 mar.: niem. par. Wartburg 520 do Tallinu z cukr. i tow. (Rhd).

15 mar.: szw. mot. Larus 448 do Landskrony (B i S).

16 mar.: szw. par. Sven 191 do Hangö ze zbożem, cukrem i tow. (Rhd), niem. par. Utgard 729 do Rotterdamu (D—S).

17 mar.: niem. par. Ortlinde 671 do Rotterdamu (D—S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6 300 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(10—19 marca).

10 mar.: niem. hol. Fairplay z licht. cyst. Theodor 686 do Everfelde z ropą gazową (Baltoil).

Statek powyższy wywiózł 1 300 ton ropy gazowej.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.

(od 10—19 marca).

10 mar.: niem. żagl. Hilde 118 z Aarhus z żelastwem (Gw).

11 mar.: duń. mot. Virginia 304 z Kopenhagi z żelastwem (B i S), szw. par. Dicido 894 z Norresundby z fosfatem (B i S), pol. hol. **Orkan** z licht. **Stefek** 392 i **Edek** 352 z Oxelösundu z rudą (Wisła - Bałtyk), niem. par. Venetia 507 z Koppervikshamnu z rudą (Schenker).

12 mar.: niem. par. Annemarie 180 z Hamburga z saletrą (Pwe), szw. żagl. z mot. Ido 171 z Göteborga z żelastwem (Bg).

13 mar.: niem. żagl. z mot. Stade 95 z Kopenhagi z żelastwem (Bg).

14 mar.: niem. par. Industria 1 277 z Kopperwikshamnu z brykietami żelaznymi (Schenker).

15 mar.: duń. żagl. z mot. Anna 53 z Sönderborga z żelastwem (Gw), niem. par. Wagrin 223 z Hamburga z żelastwem (Gw).

16 mar.: szw. żagl. z mot. Thomas 158 z Karlskrony z żelastwem (Bg), niem. par. Nordafrika 1 289 z Algieru z fosfatem (B i S).

17 mar.: duń. żagl. z mot. Kastor 54 ze Strobystrandu z żelastwem (Gw), duń. żagl. z mot. Robert z Horsensu z żelastwem (Bg), duń. żagl. z mot. Johann Karsten 90 z Vevle z żelastwem (Gw)

18 mar.: niem. par. Alice 175 z Hamburga z saletrą (Pwe), norw. mot. Arno 138 z Oslo z żelastwem (Gw), niem. żagl. z mot. Kädingen 96 z Kopenhagi z żelastwem (Gw), niem. par. Herbert 183 z Hamburga z saletrą (Pw), duń. żagl. z mot. Bonaviste 71 z Kopenhagi z żelastwem (Gw), szw. żagl. z mot. Veritas 73 z Udevalli z żelastwem (Gw), szw. żagl. Diana 182 z Kopenhagi z żelastwem (Gw), gd. par. Mottlau 430 z Antwerpii z fosfatem (B i S), duń. par. Christiana 51 z Veyle z żelastwem (Bg).

Statki powyższe przywiozły łącznie 18 200 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie marca.

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 100 066, parafina 299, cement 1 360, oleje 178, sól potasowa 630, soda 511, rury żelazne 85.

Prod. roślinne: jęczmień 1 459, owies 101, ow. strączkowe 113, cukier sur. 5 373, rafinada 500, wytłoki buraczane 250, drzewo 53 144, koniczyna 212, smoła drzewna 248, melasa 938.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 363, bydło żywe 158.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 7 580, mączka Thomasa 1 815, węgiel 815, saletra chilijska 6 814, ruda żelazna 9 230, żeliwo 110, żelazo 190, żelastwo 6 514, maszyny 73.

Prod. roślinne: pszenica 808, ryż 905, żywica i kalafonja 47, oleje 530, garbnik kwebracho 83, bawełna 34.

Prod. zwierzęce: smalec 112, śledzie sol. 835, tłuszcze 174, skóry sol. 276.

Wodostany Wisły.

Marzec	11	12	13	14	15	16	17	18
Kraków	—117	—136	—144	—156	—155	—142	—142	—
Zawichost	270	250	244	273	247	235	234	
Warszawa	334	327	325	313	302	322	295	
Płock	304	307	301	303	304	293	303	
Toruń	454	422	424	418	419	418	407	
Fordon	437	419	410	410	407	410	401	
Tczew	448	450	444	420	425	426	428	
Ujście (Schiewenh.)	250	256	256	246	244	240	240	

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie		Z Gdyni odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
data	skąd	dokąd	data		
23. 3.	z Le Havre	do Le Havre	24. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
9. 4.	„ „	„ „	10. 4.	„	„
4. 5.	„ „	„ „	5. 5.	„	„
	„ „	„ „		„	„

Miesięcznik ilustrowany „MORZE“

Organ Ligi Morskiej i Rzecznej.

Pismo poświęcone propagandzie morza i dróg wodnych w Polsce.

Każdy uświadomiony obywatel Rzeczypospolitej przegląda i czytuje **„MORZE“.**

Łącznie z „Żeglarzem Polskim“ kosztuje tylko **zł 12 rocznie, zł 6 półrocznie.**

Zamawiać można przez administrację „Żeglarza Polskiego“ w Tczewie lub bezpośrednio w admin. „Morza“ — **Warszawa, Elektoralna 2.**

„Morze“ bez „Żeglarza Polskiego“: **rocznie 8 złotych, półrocznie 4 złote.**

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 78,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukaże się w tych dniach

(całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami węzłów morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:

Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Higjena okrętowa. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Spis firm, interesujących żeglarzy morskich, rzecznych i sportowców, i t. d.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego“

TCZEW, ulica Hallera 17.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 naszego pisma cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.